

Delahaye 165 Cabriolet by Figoni & Falaschi 1938–

NEVS-brevet fredag 19 juli
Föregående onsdag 17 juli

ViBilägare

1. 360c är Volvos självkörande framtidsvision

Publicerad 2019-07-09 14:19 **Text Carl Hempel**

Den eldrivna autonoma bilen ska konkurrera med flygen.



FILM: https://youtu.be/RwPhBrxdwm8

Det ser ut som något taget ur en science fiction-film, men Volvo vill göra det till verklighet. Den eldrivna konceptbilen 360c ska kunna vara ett sovrum, ett mobilt kontor, ett vardagsrum samt en plats för underhållning. Detta samtidigt som den tar dig till din destination. Förra veckan presenterade Volvo sin framtidsvision.

– 360c utforskar vad som blir möjligt när vi tar bort den mänskliga föraren, tar vara på nya friheter när det gäller design och tar tillbaka tid – det ger en föraning om hur autonom körteknik kommer att förändra världen som vi känner den. Möjligheterna är ofattbara, säger Mårten Levenstam, senior vice president för corporate strategy på Volvo Cars i ett pressmedelande.

Volvo tror också att konceptet skulle kunna konkurrera med kortare flygresor där man genom att ta bilen skulle kunna undvika incheckningar, passkontroller och förseningar.

Läs mer om: Volvo



2. Teslaköpare larmar: Tidigare ägaren kunde kontrollera min bil

Av Erik Söderholm, Publicerad 2019-07-08, 06:59

Detta måste du se upp med innan du slår till.



Flera Teslaägare på det svenska märkesforumet berättar om hur den tidigare ägaren kan hålla koll på Teslabilen – trots att den bytt ägare. Det finns flera punkter du som köpare eller säljare behöver ha koll på för att ägarbytet ska gå igenom även i appen.

En bilköpare som slog till på en begagnad Tesla Model S berättade i juni på svenska Teslaklubbens forum om hur han inte kunde koppla ihop bilen med Teslas egen app.

Anledningen var att Tesla fortfarande inte kopplat bort den tidigare ägaren från appen. Den nya ägaren berättar om hur förra ägaren kunde tuta när nya ägaren är ute och kör, eller dra ned luftkonditioneringen till lägsta nivån.

I teorin skulle också den tidigare ägaren kunna öppna bilen och köra iväg, eftersom mobilappen ger möjlighet till det om mobilen är i närheten av bilen. Och det är inte så svårt eftersom bilens position hela tiden spåras med gps i mobilappen.

Det går att slå av bilens uppkoppling till mobilappen i infotainmentsystemet men då måste man också ha tillgång till tidigare ägarens inloggning.

Nya ägarna ska mejla Tesla

En annan medlem på Teslaforumet berättar om hur det kan vara "på andra sidan" av det här problemet.

"Sålde min bil i slutet av mars, och trots otaliga mejl och telefonsamtal har Tesla inte tagit bort bilen från min profil. Jag har kvar appen då jag snart ska hämta min Model 3 men det känns långt ifrån okej att jag har tillgång till bilen på det sätt jag har nu", skriver Teslaägaren.

För alla som köper en begagnad bil direkt från Tesla sköts övergången från tidigare till ny ägare automatiskt. Men för alla som köper en begagnad Tesla från någon annan bilhandlare, eller privat, är det inte säkert att säljaren vet hur övergången ska göras.

Det problemet blir mer och mer aktuellt nu när det börjar dyka upp allt fler Teslor till salu hos icke-auktoriserade handlare.



"Det är skandal"

Rådet för nyblivna Teslaägare som vill kunna styra sin bil med mobilappen är alltså att mejla in nya ägarbeviset till Tesla och vänta, samt att lägga in en pin-kod som tillfällig säkerhet för att ingen obehörig ska kunna köra iväg med bilen.

Det viktigaste är dock att säljaren stänger av mobilkopplingen i infotainmentsystemet innan bilen säljs. Att gamla ägarna över huvud taget kan hålla koll på nya ägarens bil är katastrofalt, enligt Teslaägarna i forumtråden.

"Ur ett gdpr-perspektiv är det ju skandal. Jag får ta del av en massa personlig information om köparen, och köparen kan ta del av viss information om mig om jag inte återställer bilen", skriver en användare.

Ägarbyte med Tesla – så går det till

Här nedan går vi igenom hur ägarbytet på en Tesla går till när det gäller mobilappen.

Steg 1: Säljaren ska stänga av mobilkopplingen

Som säljare ska du komma ihåg att stänga av "Mobile Access" i Teslans infotainmentsystem. På så sätt bryts kopplingen mellan bilen och appen. Det är samma procedur som om du skulle sälja en mobiltelefon, då gäller det att nollställa den och koppla bort dina personliga konton.

Om säljaren inte gjort detta kan du som köpare försöka ringa säljaren och be om lösenordet för att stänga av mobilkopplingen på bilens infotainmentskärm.

Steg 2: Köparen ska mejla Tesla

Teslaköpare som slår till på en begagnad bil ska mejla direkt till Tesla på adressen *servicehelpeu snabela tesla punkt com*.

När den nya köparen mejlar Tesla (på samma adress) för byte av kontoinnehavare kräver de alltid att få ägarbevis från Transportstyrelsen. För alla Teslor som köps nya eller begagnade av Tesla sker detta automatiskt och är en del av registreringen av ny ägare.

Steg 3: Pin-kod för extra säkerhet

Som en extra säkerhet finns möjlighet för ägaren att programmera in en personlig pin-kod som krävs för att starta bilen.

Tesla får bakläxa av Konsumentverket: "Vilseledande"

Skatteverkets miss gör Tesla Model 3 rekordbillig som tjänstebil



3. Nya elbilsrekordet med Tesla Model 3: 278 mil – på ett dygn

Av Erik Söderholm, Publicerad i 2019-07-09, 06:42

Använde Ionitys laddare istället för Teslas Superchargers.



Du som kollar in elbilar på Youtube känner kanske igen namnet Bjørn Nyland. Den norska elbilsyoutubern har i skrivande stund nästan 150.000 prenumeranter.

Senaste klippet är intressant för alla som planerar en semesterresa i Europa: "Teslabjørn", som han kallar sig, har slagit det tidigare långdistansrekordet för elbilskörning per dygn med 13,7 mil.

Med en Tesla Model 3 Long Range Dual Motor lyckades Bjørn Nyland köra 278,1 mil på 24 timmar, jämfört med det tidigare rekordet (även det med en Model 3) på 264,4 mil.

Bjørn Nyland använde inte Teslas egna Superchargers den här gången, utan Ionitys laddare (som också sponsrade laddningen i det här fallet). Ionityladdarna levererade upp till 195 kW och även om Tesla har visat upp ännu snabbare Superchargerladdare är de inte igång i Europa ännu.

Det stämmer väl överens med auto motor & sports senaste laddtest där Model 3 kom upp i 194 kW vid Ionitys laddare.

Tack vare mycket körning på autobahn blev snitthastigheten 115 km/h över dygnet, och vi gissar att det krävdes en del planering för att inte hamna i de ökända sommarköerna längs de tyska motorvägarna. Bilen snabbladdades oftast bara till omkring 50 procent och Teslabjørn fokuserade istället på att köra snabbt mellan laddningarna.

Och ja, Teslabjørn hade hjälp av flera andra förare så han körde inte hela dygnet själv.

Nytt världsrekord i elbilsräckvidd – här är bilen som fixar 160 mil på en laddning

Stort test: Långfärd med Sveriges populäraste elbilar blir svettigt värre

Tesla introducerar Supercharger V3 – klarar att ladda i 250 kW

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

4. Leveransrekord för Tesla som ska öka produktionstakten

Mattias Rabe 10 juli 2019

Amerikanska elbilstillverkaren Tesla nådde nya leveranshöjder under årets andra kvartal och siktar nu på att tillverka fler bilar än vad marknaden efterfrågar.



Tesla Inc, företaget som tillverkar elbilar, solcellspaneler och energilagringsenheter, levererade under andra kvartalet – april, maj och juni – 95 200 bilar världen över. Det var klart högre än de 87 700 bilar som analytiker hade räknat med och högre än det tidigare kvartalsrekordet 90 700 bilar som nåddes under fjolårets tre sista månader.

Tesla har dock större planer än att ligga kvar på denna nivå. I ett internt mail som Tesla-chefen Jerome Guillen skickade ut till de anställda under tisdagen stod det att företaget förbereder sig för att öka produktionstakten i Fremont-fabriken. Han lyfte även fram att alla produktionslinor nådde nya nivåer sett till kvantitet och effektivitet samt att kvaliteten på produkterna var rekordhög. Tesla har ju fått höra ett och annat om kvalitet, inte minst Model 3 finns det många skräckexempel på med undermålig byggkvalitet.

Leveransmålet för 2019 ligger mellan 360 000 och 400 000 bilar, men produktionsmålet ligger betydligt högre än så. Om Teslas Gigafactory 3-fabrik i Shanghai blir klar i tid och produktionen av Model 3 kommer igång innan årets slut kan man möjligtvis nå en halv miljon bilar. Det är i så fall omkring 150 000 fler bilar än vad företaget tillverkade under 2018.

Mattias Rabe



5. Audi tror stenhårt på bränslecellsbilar

Av Erik Söderholm, Publicerad 2019-07-10, 07:34

"Vätgas är nästa logiska steg."



Audis konceptbil h-tron från 2016 visade hur en vätgasdriven suv skulle kunna se ut.

Audi har satsat miljardbelopp på nya batterielbilar de senaste åren. Flaggskeppet är nya suven e-tron, och den ska närmast följas av coupéversionen e-tron Sportback och den mindre Q4 e-tron.

Dessutom är Audi med och bygger ut Ionitynätverket med snabbladdare.

Men batterielbilar är inte alls enda projektet som utvecklingsavdelningen lägger pengar på. För tre år sedan visades konceptbilen h-tron upp, och den följdes några månader senare av beskedet att Audi skruvar upp utvecklingstakten för vätgasdrivna elbilar.

Tidigare i år avslöjades Audis planer på att utveckla en vätgasladdhybrid, som alltså går på batteridrift korta sträckor i stadstrafik och som sedan kan köras på vätgas längre sträckor.



Hans-Joachim Rothenpieler är styrelseledamot i Audi med ansvar för utveckling.

"Jobbar intensivt med bränslecellshybrider"

Nu bekräftar Hans-Joachim Rothenpieler, som är styrelseledamot i Audi med ansvar för utveckling, att märket har stora planer för vätgasbilarna.

"Vi jobbar intensivt med bränslecellshybrider. De kan spela en allt viktigare roll för att klara utsläppsmålen snabbare än många tror", säger han i en intervju med Automobilwoche.

Biltillverkarna jobbar nu hårt för att klara de kommande EU-utsläppskraven, och då är någon form av elektrifiering enda möjligheten. Men Audi tänker alltså inte lägga alla pengar på utveckling av batterielbilar. På så sätt skiljer sig Audi från andra märken i koncernen: Volkswagen har överlåtit bränslecellsutvecklingen åt Audi för att kunna storsatsa på de batterieldrivna bilarna i ID-familjen.

För Audi är det också viktigt att konkurrera med Mercedes och BMW som båda lagt ned stora resurser på att utveckla kommande bränslecellsmodeller.

"Vi skulle inte vara märket med 'försprång' om vi inte redan hade nästa milstolpe uppe på skärmen. Vätgas är nästa logiska steg för e-mobilitet", säger Hans-Joachim Rothenpieler.



Audi snabbar på utvecklingen av nya vätgasbilar



Audi tänker inte ge upp bränslecellerna – ska lansera ny vätgasladdhybrid



Erik Söderholm



6. Toyota gör ett nytt försök med solceller på bilen – ska ge längre räckvidd

Av Erik Söderholm

Publicerad 2019-07-07, 15:57

Toyota var tidigt ute med solcellspaneler på hybridbilen Prius. Panelerna ger inte tillräckligt mycket ström för att driva bilen, men de kan däremot driva klimatanläggningen.



Testbilarna som ska användas är laddhybridversionen av Prius och panelerna monteras på motorhuven, taket och bakluckan.

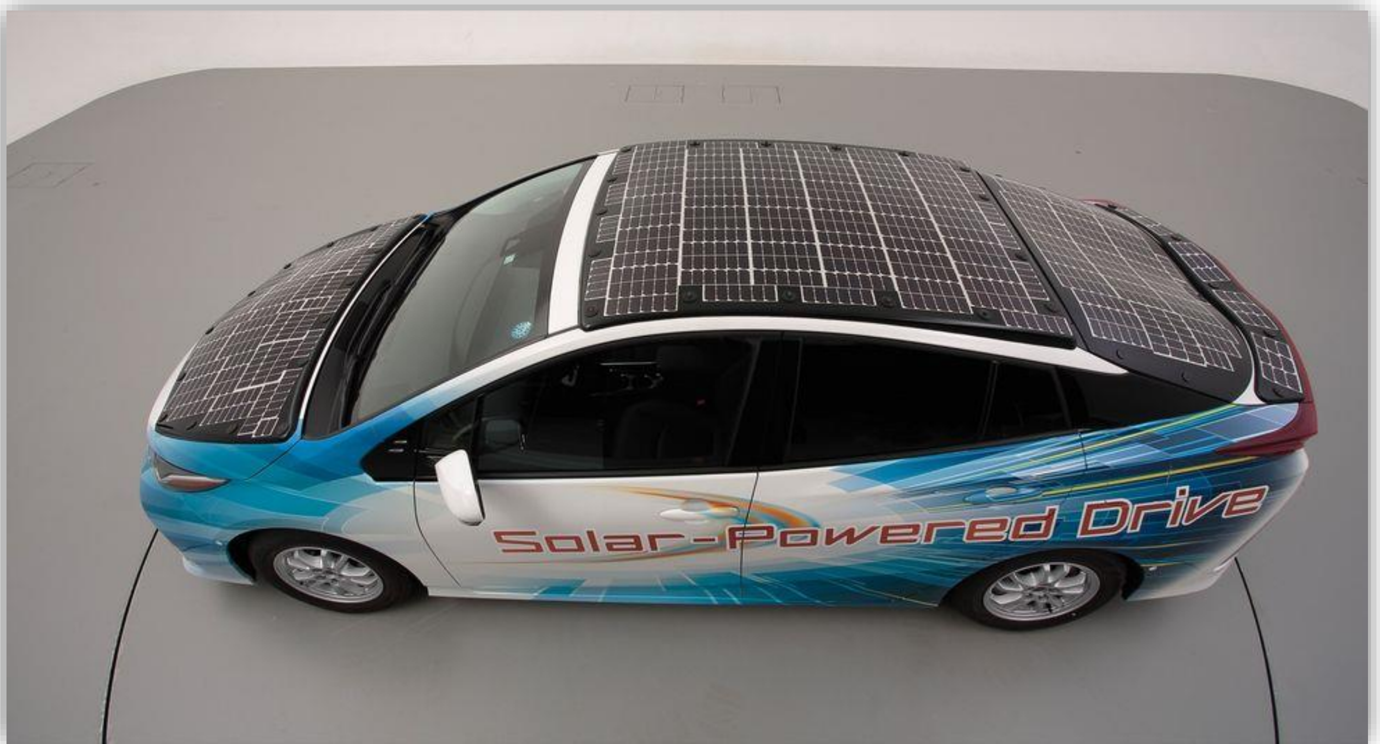
Nu kör Toyota igång ett nytt test av modernare solcellspaneler för att testa hur långt tekniken kommit de senaste åren. Planen är att panelerna på sikt ska kunna förlänga räckvidden i elbilar och sänka förbrukningen i hybridbilar.

Solcellerna som används ska ha en konverteringsgrad på "över 34 procent", påstår Toyota, och totaleffekten är 860 watt, vilket är nästan fem gånger mer än de paneler som finns på dagens Prius Plug-in Hybrid.

Under optimala förhållanden ska en ladd-Prius få sex kilometers extra räckvidd per dag om den står parkerad i solen, men det gäller alltså med perfekt väder. En elbil ska kunna få upp till 4,5 mils extra räckvidd per dag medan bilen står parkerad, men det är inte bevisat än.

Om elbilen tar emot solenergi medan den körs ska siffran öka till 5,6 mil per dag som bäst. Upp till bevis, säger vi!

Den japanska biljätten utmanas på solcellsområdet av bland andra Sono Motors, som bygger en liten och billig solcellselbil, och holländska Lightyear som utvecklar en stor elbil med solcellsteknik i samma klass som Tesla Model S.





[Lightyear One – solcellselbil med över 70 mils räckvidd]



[Nya elbilen – med finessen som alla svenska bilköpare vill ha]



Erik Söderholm

Feber

7. Ersättaren till Jaguar XJ blir eldriven

Av Bobby Green

2019-07-08 kl 15:30

Sista XJ:n tillverkades i fredags



För ett tag sedan började det bubbla upp ett rykte som sa att bilen som kommer att ersätta Jaguars modell XJ skulle bli helt eldriven. Nu bekräftar tillverkaren detta själva och säger att nyheten kommer att tillverkas i samma fabrik i Castle Bromwich, Storbritannien. Den nya bilen baseras på Modular Longitudinal Architecture (MLA)-plattformen som även kommande Land Rover Defender bygger på.

Nya XJ med eldrift väntas dyka upp någon gång nästa år.

Bobby Green



8. Nu är den här - helt eldrivna Mini Cooper

Av Bobby Green 2019-07-09 kl 14:30

Tar sig max 27 mil på en laddning



***FILM**: https://youtu.be/ImPM993xF-4*

Precis som utlovat drar Mini idag täcket av den helt eldrivna Coopern man har teasat bra länge nu. Bilen ser ut som i princip vilken annan Mini Cooper som helst och det är väl antagligen det som kunderna vill ha också. Under skalet sitter en elmotor som ger 184 hästar och 270 newton-meter i vrid vilket är tillräckligt för att kunna ta sig från 0-100 km/h på 7,3 sekunder. Toppfarten är begränsad till 150 km/h. Det är samma maskin som sitter i BMW i3 och drivningen sker på framhjulen. Räckvidden på en full laddning ska ligga på mellan 23,5 till 27 mil. Ladda går att göra via ett vanligt eluttag, en laddbox eller på offentliga laddningsstationer. Det går att snabbladda upp till 50 kW.

Standardutrustning är bland annat LED-strålkastare, klimatanläggning med två zoner, elektrisk handbroms och kupévärme som genereras av spillenergi från batteriet. Essential-paketet är standard och utöver detta finns två stycken utrustningsnivåer - Experience och Maximise. Det första kostar från 359.000 kronor, det andra 383.500 kronor och toppversionen ligger på 416.400 kronor. Bonus malus-systemet ger dig en rabatt på 60.000 kronor.

Du som är intresserad av ett exemplar kan förhandsboka för 15.000 kronor på länken nedan. Det här dras sedan av från inköpspriset, eller så får du pengarna tillbaka om du ångrar dig. Allt om bilen finns att läsa **här**.

mini.se +

Pressmeddelande

Nu lanseras en helt elektrisk MINI Cooper

För den urbana, medvetna föraren kommer nu den helelektriska MINI Cooper SE. Den ikoniska modellen har en elmotor på 184 hästkrafter och blir först ut i sitt segment med att drivas helt utan bensin eller diesel. Den kombinerar hållbar mobilitet med uttrycksfull design, körglädje och premiumkvalité som är typiskt för MINI.

Med den helt nya MINI Cooper SE visar ännu en gång det brittiska varumärket att de ligger i framkant när det kommer till urban mobilitet. För 60 år sedan la MINI grunden för hur man kreativt tar vara på inner- och yttermåttutrymme för att skapa plats åt hela familjen. Idag är de ledande i premiumsegmentet för småbilar när det kommer till att kombinera körglädje med kreativitet och medvetenhet. Med MINI Cooper SE som drivs helt på el tar de nästa steg mot att skapa en både hållbar och känslodriven körupplevelse. Bilen börjar produceras i sitt hemland i höst och kommer från fabriken i Oxford.

- Den nya, helt elektriska MINI:n ankyter på många sätt till vårt arv. MINI Cooper SE representerar i stor utsträckning samma värden som den första MINI-modellen från 1959. Det fanns då en efterfrågan på små, effektiva bilar på grund av den globala drivmedelskrisen. Vi står nu inför nya utmaningar, som MINI ännu en gång tar sig an, säger Anders Brocknäs, ansvarig, MINI Northern Europe.

Innovativ och säker design

Nya MINI Cooper SE kommer med väl utvalda designförändringar samtidigt som den behåller de klassiska dragen av en traditionell MINI. Kraftfulla proportioner, 3-dörrars design och lång hjulbas är några av de attribut som får den nya eldrivna bilen att sticka ut. Laddningsuttaget sitter ovanför det högra bakhjulet precis på samma plats som det traditionella tanklocket. För att visa på skillnaden är det beklätt med en MINI Electric-logga. Samtliga elektriska delar är omsorgsfullt skyddade och stängs omedelbart ned vid en eventuell olycka. Säkerhetstänket i nya MINI Cooper SE sträcker sig långt förbi legala krav. Elmotorn är skyddad av en förstärkt stötdämpare och skyddsram medan högspänningsbatteriet är skyddat av en kraftig metallplatta.

Ren el-körglädje

Kontinuerlig och jämn accelerationskurva karaktäriserar kraftöverföringen i nya MINI Cooper SE. Utan att avbrytas av växlingar ger den nya elmotorn en intensiv körkänsla som ligger väl i linje med vad som karaktäriserar tidigare modeller från MINI. Motorn levererar både kraft och bekvämlighet. Med en effekt på 184 hästkrafter och ett vridmoment på 270 Nm tar sig bilen från 0 till 60 km/t på 3,9 sekunder och till 100 km/t på 7,3 sekunder. Maxhastigheten är begränsad till 150 km/t och bilen har en räckvidd på 235–270 km. Den nya eldriften tar MINI:s gokartkänslan till nästa nivå. Detta tack vare att den nya MINI Cooper SE har en 30 mm lägre tyngdpunkt än de traditionella bilarna med förbränningsmotor.

En helt ny cockpit

Bakom ratten sitter en 5,5 tum stor färgskärm där föraren får information om bl.a. hastighet och körläge. Vad som mer kan utläsas på bilens olika displayer är batterikapacitet, kraftöverföring, trafikvarningar och navigation. Under laddning delar bilen med sig av information såsom återstående laddningstid, räckvidd och typ av laddningssätt. Färgerna på bilens panel går från orange till gul till grönt när batteriet är fulladdat.

Nya MINI Cooper SE: överblick och highlights

Första bilen från MINI och i premiumsegmentet för småbilar att drivas helt på el.

Elmotor på 184 hästkrafter och 270 Nm.

Kombinerad elkonsumtion: 15.0 – 13.2 kWh/100 km.

Kombinerat CO2 utsläpp: 0 g/km*.

Skräddarsytt litiumjonbatteri som ger en räckvidd på 235 till 270 kilometer.

Kan laddas genom vanligt eluttag i hemmet, i en Wallbox eller på offentliga laddningsstationer. Snabbladdning är möjlig upp till 50kW.

Smidig och sportig körkänsla med särskilt låg tyngdpunkt, framhjulsdrift och väl utvecklat antispinnsystem.

Acceleration 0–60 km/t på 3,9 sekunder.

Acceleration 0–100 km/t på 7,3 sekunder.

Karaktäristisk design från traditionella MINI 3-dörrars.

Modellspecifik inredning och instrumentpanel.

Två inställningsbara nivåer av återuppladdning och motorbromsning.

Som standard kommer bilen med LED-lampor, två zoners klimatanläggning, coupevärme som genereras av spillenergi från batteriet, klimatkontroll inför avfärd, elektrisk parkeringsbroms och Connected Navigation.

För att förenkla kundernas köpupplevelse går MINI Cooper SE att köpas i tre färdiga paketnivåer, varav paketet Essential är standard:

Essential (rekommenderat pris inklusive moms: 359 000 kr)

Experience (rekommenderat pris inklusive moms: 383 500 kr)

Maximise (rekommenderat pris inklusive moms: 416 400 kr)

I och med bonus malus-systemet får man som köpare av den helt eldrivna MINI Cooper SE en bonus på 60 000 kr.

Svenska kunder kan förhandsboka den första MINI Cooper SE till en kostnad av 15 000 SEK. Betalningen sker via Swish eller med en vanlig banköverföring. Förhandsbetalningen dras av från inköpspriset när den slutgiltiga ordern sker, alternativt återbetalas om kunden väljer att dra tillbaka sin order. Förhandsbokningen sker enklast här: https://www.mini.se/modeller-/mini-electric/forhandsboka/

*Alla siffror är preliminära. Nivåerna för bränsleförbrukning, CO2-utsläpp och elförbrukning som uppgetts har uppmätts under standardiserade testcykler i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) 715/2007 i den senaste tillgängliga versionen vid tidpunkten för godkännande. Siffrorna hänvisar till ett fordon med grundinställningar i Tyskland och räckvidden som uppgetts tar i beaktning valbar utrustning och olika hjul- och däckstorlek som finns tillgänglig för vald modell och som kan variera beroende på konfiguration.

Siffrorna är redan baserade på testcykeln enligt det nya WLTP-reglementet och är omvandlade till siffror motsvarande NEDC, för att möjliggöra jämförelse mellan olika fordon. Vid fordonsskatter eller andra avgifter baserade på CO2-utsläpp kan CO2-värdena skilja sig från siffrorna angivna här.

Med sina fyra varumärken BMW, MINI, Rolls-Royce och BMW Motorrad är BMW Group världens ledande premiumtillverkare av bilar och motorcyklar, och erbjuder även finansiella- och mobilitetstjänster för premiumsegmentet. BMW Groups nätverk består av 30 produktions- och monteringsanläggningar i 14 länder tillsammans med ett globalt försäljningsnätverk i över 140 länder.

Under 2018 sålde BMW Group över 2,49 miljoner personbilar och över 165 000 motorcyklar världen över. Resultatet före skatt för räkenskapsåret 2018 var 9,815 miljarder euro, varav intäkter beräknade till 97,48 miljarder euro. Per den 31 december 2018 hade BMW Group 134 683 medarbetare.

Bobby Green

ViBilägare

9. Ford Focus ST – rapport från provkörningen

Publicerad 2019-07-10 10:05 **Text Redaktionen**

Anders Helgesson befinner sig i Frankrike för att testa den nya generationens Ford Focus. Här är första intrycken.



Hej Anders! Ingen semester än, men du är på en somrig destination har jag hört.

– Ja verkligen! Franska rivieran närmare bestämt Nice. Igår var det tydligen runt 30 grader, men idag har det regnat och temperaturen legat strax under 20 grader – som hemma med andra ord. Jag är här för att köra den senaste generationen av stressversionen av Ford Focus, Focus ST.

Okej, vad skiljer ST från vanliga Focus då?

– Först och främst är det förstås motorn, en 2,3-liters bensinfyra eller en två liters diesel. Det har varit ont om dieselbilar så jag har hållit mig till bensinversionen och det är väl också den som åtminstone på pappret känns mest GTI-mässig, eller ST-mässig om man ska behålla Ford-terminologin, 280 hästkrafter mot dieselns 190. För att inte framhjulen ska tappa fattningen av kraften tyglas bensinhästkrafterna av en elektroniskt kontrollerad differentialbroms från Borg-Warner. Rent estetiskt är det faktiskt ganska lite som skiljer ST från de motorsvagare versionerna. Grillen är lackerad mattgrå och har fått justerat stuk på luftintagen, ST-emblem och en redig spoiler på bakluckan är det som är mest uppenbart.

Hur är den att köra då?

– Den är snabb! Styrningen har lite mer känsla än standardmodellerna, jämfört med föregående generation Focus ST är styrningen 15 procent snabbare. Dessutom tycker jag att Focus ST känns lätt, en inte helt vanlig egenskap i dagens bilar oavsett faktiskt vikt. Idag har vi i stort sett bara kört på serpentinvägar utanför Nice, trots bitvis regnhalkiga vägar har bilen gått som tåget i ordets mest positiva bemärkelse.

När kommer den till Sverige och vad kommer det att kosta?

– Vi kan räkna med att de första bilarna kommer runt september, oktober. Listpriset är 359 000 kronor, men som traditionen har Ford någon form av lanseringspris som sänker prislappen med knappt 30 000 kronor. Det är ingen prisskillnad mellan diesel eller bensin, men för ko… Nej förresten, den informationen sparar jag till fredagens podd.



10. BMW:s senaste grepp: Jättegrillen blir belyst

Av Patrik Lundin, Publicerad 2019-07-07, 14:49

Njurarna i fronten på de senaste BMW-modellerna är något som lämnat få bilintresserade oberörda. Några gillar dem, men den absoluta majoriteten har mestadels negativt laddade ord att säga om de minst sagt stora njurarna. Om du planerar att köpa en ny BMW X6, så gillar du förmodligen den stora grillen. Du kanske till och med vill att fler ska kunna se den även efter mörkrets inbrott. Då är det bara att klicka i tillvalet "Iconic Glow" – ledbelysning för njurarna.



Iconic Glow lyser upp grillen när man låser och låser upp bilen. Men det går också att aktivera under körning. Så att ens medtrafikanter vet vilken modell de delar vägen med.

Något svenskt pris på Iconic Glow är inte offentliggjort, men i England kostar tillvalet 450 pund, så en svensk prislapp på omkring 5.000 kronor är nog att vänta. Men ärligt talat, det hade kunnat kosta nästan vad som helst och ändå varit värt det, eller hur?



BMW X6 officiell: Urstark V8:a och svenska priser

ALLT OM BILAR

11. Fyrhjuling: Här är regler och risker du behöver ha koll på

Av Hanna Carlsson Publicerad 8 jul 2019 13:30

Olyckorna kring fyrhjulingar har ökat kraftigt de senaste åren. Tänk därför på att aldrig köra onykter eller för fort och att alltid använda hjälm.



Fyrhjuling kan vara ett hjälpmedel i jord- och skogsbruk eller en källa till fartfylld hobbyåkning.

Intresset för fyrhjulingar ökar och för dig som planerar att ge dig ut och köra är det viktigt att känna till vilka regler som gäller. Innan du gasar i väg i sommar-Sverige kan det därför vara en god idé att läsa på om fyrhjulingens regler och risker.

Ett transport medel eller en leksak? Fyrhjulingens har en rad olika syften. Det kan vara ett hjälpmedel i jord- och skogsbruk eller en källa till fartfylld hobbyåkning. Men oavsett ditt planerade användningsområde finns det information du måste ha koll på. Transportstyrelsen har samlat de regler och risker som är kopplat till motorfordonet.

Ett samlingsnamn på olika fordon

Fyrhjulingen kan delas in en rad olika fordonsslag baserat på användningsområdet. Reglerna kan därför också skifta baserat på vilket typ av fyrhjuling du använder. Enligt Transportstyrelsen räknas fem olika fordon in under kategorin ”fyrhjulingar”.

- Terränghjuling
- Fyrhjulig motorcykel
- Traktor
- Fyrhjulig moped
- Motorredskap

LÄS MER: Vårdslösa föraren släpar polisen efter sin fyrhjuling

Terränghjuling – ett arbetsredskap

Terränghjuling ses som ett arbetsredskap och används ofta inom exempelvis jord- eller skogsbruk. Den får inte köras på allmänna vägar och gator men det är tillåtet att köra på enskildväg och att korsa andra vägar, då högst i 20 km/ timmen.

Regler vid terränghjuling

• Ska vara registrerad som terränghjuling och försedd med registreringsskylt fram.
• Har inga begränsningar på motorstyrka och effekt.
• Du ska ha förarbevis för terränghjuling. För att ta ett förarbevis krävs att du har gått en utbildning hos en behörig utbildare samt genomfört ett godkänt kunskapsprov hos en behörig provförrättare. Om du har ett körkort eller traktorkort som är utfärdat före år 2000 får du också köra terränghjuling.
• Skyddshjälm ska användas om terränghjulingen inte har karosseri.
• Trafikförsäkring är obligatorisk.
• Högst 450 kg tjänstevikt.
• Högst 20 km/tim på enskild väg.
• Får inte köras på allmänna vägar och gator.

Motorcykel – begränsad motoreffekt

En fyrhjulig motorcykel har många likheter med den två- och trehjuliga motorcykeln. Den får köras på samma vägar som reglerna för andra motorcyklar. En av skillnaderna är dock att motoreffekten är begränsad och att kraven på körkort skiljer sig jämfört med två- och trehjuliga motorcyklar.

Regler vid motorcykel

• Ska vara registrerad som motorcykel och försedd med registreringsskylt bak.
• Högsta tillåtna motoreffekt är 15 kilowatt, vilket motsvarar cirka 20 hästkrafter.
• Måste kontrollbesiktas.
• Får köras på allmänna vägar och gator av förare med B-körkort, men också av förare som har körkort A1 eller A som utfärdats före 19 januari 2013.
• Skyddshjälm ska användas om det inte finns karosseri då bilbälte används i stället.
• Trafikförsäkring är obligatorisk.

Traktor – när du behöver dra andra fordon

En fyrhjuling kan också vara registrerad som traktor a eller b. En traktor är avsedd för att dra andra fordon eller arbetsredskap i exempelvis jord- eller skogsbruk. Fordonet får köras på allmänna vägar och gator.

Regler vid traktor a

• Ska vara registrerad som traktor a och försedd med registreringsskylt fram.
• Är konstruerad för högst 40 km/tim.
• Får köras på allmänna vägar och gator av förare med körkortsbehörighet eller traktorkort.
• Ska vara försedd med skylt som visar att det är ett långsamtgående fordon (LGF-skylt).
• Trafikförsäkring är obligatorisk.

Regler vid traktor b

• Ska vara registrerad som traktor b och försedd med registreringsskylt fram.
• Krav på kontrollbesiktning kommer att införas från våren 2018.
• Är konstruerad för hastigheter över 40 km/tim.
• Får köras i högst 50 km/tim.
• Får köras på allmänna vägar och gator av den som har B-körkort
• Skyddshjälm ska användas om traktorn inte har karosseri.
• Trafikförsäkring är obligatorisk.

Fyrhjulig moped - finns i två klasser

En fyrhjuling kan också vara moped klass I eller II. Reglerna skiljer mellan de olika fordonen.

LÄS MER: Körkortsguiden: Bra att veta inför kunskapsprovet

Regler vid moped klass I

• Ska vara registrerad som moped klass 1 och försedd med registreringsskylt bak.
• Är konstruerad för, och får köras i, högst 45 km/tim.
• Högst 50 cm3 slagvolym om det är en förbränningsmotor med tändsystem, och högst 4 kW motoreffekt för andra motortyper.
• Får köras på allmänna vägar och gator av förare med körkortsbehörighet AM eller högre.
• Du får också köra om du har traktorkort som är utfärdat före den 1 oktober 2009
• Skyddshjälm ska användas om det inte finns karosseri, då bilbälte används istället.
• Ska vara försedd med skylt som visar att det är ett långsamtgående fordon (LGF-skylt).
• Trafikförsäkring är obligatorisk.

Regler vid moped klass II

• Är konstruerad för högst 25 km/tim.
• Motoreffekt högst 1 kW och högst 50 cm3 slagvolym om det är en förbränningsmotor med tändsystem.
• Får köras av den som har körkort, traktorkort eller förarbevis för moped klass II, men också av den som har fyllt 15 år före 1 oktober 2009.
• Får köras på allmänna vägar och gator.
• Skyddshjälm ska användas om det inte finns karosseri, då bilbälte används i stället.
• Trafikförsäkring är obligatorisk.

Motorredskap - flyttning av last

En fyrhjuling kan också vara ett motorredskap klass I eller II. Fordonets huvudsakliga användningsområde är som ett arbetsredskap eller för kortare flyttning av last.

Regler vid motorredskap klass I

• Ska vara registrerad som motorredskap klass I.
• Ska vara försedd med registreringsskylt fram.
• Måste kontrollbesiktas.
• Är konstruerad för hastigheter över 30 km/tim.
• Får köra högst 50 km/timmen. Om motorredskapet inte har en släpvagn försedd med effektiva bromsar som kan manövreras från motorredskapet, är högsta tillåtna hastighet 40 km/timmen.
• Får köras på allmänna vägar och gator av förare som har B-körkort.
• Ska vara försedd med KM-skylt bak (Skylt som anger den högsta hastighet som fordonet får framföras på väg).
• Trafikförsäkring är obligatorisk.

Regler vid motorredskap klass II

• Är konstruerad för högst 30 km/tim.
• Får köras på allmän väg av förare med körkort eller traktorkort.
• Ska vara försedd med skylt som visar att det är ett långsamtgående fordon (LGF-skylt).
• Trafikförsäkring och registrering kan krävas beroende på hur den används.

LÄS MER: Varning: Stor risk att omkomma i husbilar

Vanligaste frågorna om fyrhjulingar

Vart kan jag köra mitt oregistrerade fordon?

Fordon som inte är registrerad får bara köras på inhägnat järnvägs-, fabriks- eller tävlingsområde eller annat liknande inhägnat område.

Vad skyddar försäkringen?

Trafikförsäkring ger bland annat ersättning för personskador hos förare, passagerare och tredje man vid en olycka. Samtliga fyrhjulingar är trafikförsäkringspliktiga oavsett om de är registrerade eller inte, även om de används inom inhägnat område. Trafikförsäkring krävs dock inte om fyrhjulingen används vid tävling eller träning inför tävling på inhägnat tävlingsområde, förutsatt att det finns en motortävlingsförsäkring som arrangören av tävlingen eller träningen har tecknat.

Får man köra i terrängen?

Grundregeln är att det är förbjudet att köra med motordrivna fordon i terräng. Men det finns några undantag. Fyrhjulingar är visserligen ofta konstruerade för att kunna ta sig fram i terrängen men får i stort sett bara användas i terräng i samband med jord- och skogsbruk. Ett annat undantag är i samband med viss typ av yrkesverksamhet, som exempelvis vid arbete i parker.

Du är alltid skyldig att välja färdsätt, färdväg och hastighet så att djur och människor inte störs i onödan och så att inte mark och växtlighet skadas. Även i terrängen gäller högertrafik vid möte. Omkörning ska ske till vänster och högerregeln gäller. Väjningsplikt gäller mot gående.

Får man skjutsa passagerare?

Fordonet måste vara godkänt för att skjutsa passagerare. På registreringsbeviset kan du se vad som gäller för ditt fordon. Du får till exempel skjutsa passagerare på en terränghjuling när du kör på en enskild väg men inte när du korsar en allmän väg.

Kan jag koppla på ett släp?

På registreringsbeviset kan du se vad som gäller för ditt fordon. Men vid terränghjuling kan du till exempel dra ett eller flera bromsade släp utan viktbegränsning. För en motorcykel som är reigisterad för släp så får inte vikten överstiga halva dragfordonets tjänstevikt minus vikten av bränsle och verktyg.

Hög olycksrisk vid fyrhjuling

En fyrhjulings köregenskaper är annorlunda jämfört bil och en olycka kan lätt hända om du inte tänker dig för. Antalet dödade och skadade på fyrhjulingar har ökat markant på senare år och många av de skadade i olyckorna är barn. Huvudskador står för mer än hälften av de dödliga skadorna på väg. Singel- och alkoholrelaterade olyckor dominerar och de flesta omkommer i samband med vältningsolyckor. Cirka 90 procent av alla dödsolyckor är just singelolyckor. Flera har också omkommit i samband med att de kört igenom isen. Tänk därför på att aldrig köra onykter eller för fort och att alltid använda hjälm.

LÄS MER: Åtalas för grovt rattfylleri – körde fem barn på fyrhjuling

ALLT OM BILAR

12. Sakerna du behöver veta inför din bilresa i Europa

Av Hanna Carlsson

Publicerad 10 jul 2019 07:00

Ska du på bilresa genom Europa i sommar? Då är det hög tid att kolla om du måste införskaffa ett internationellt körkort eller en miljödekal på bilen.



I flera tyska storstäder finns miljözoner där det är krav på miljödekal på vindrutan (bilden är ett montage).

Sommaren är en perfekt tid för att utforska Europa. Med bilen som färdmedel har du friheten att göra flera stopp längst vägen och helt anpassa din resa efter dina intressen. Men innan du packar väskan och sätter sig i förarsättet gör du bäst i att reda ut oklarheter som kanske kan uppkomma på vägen. För behöver du ett internationellt körkort på din resa och vad är grejen med miljödekaler?

LÄS MER: Bilsemester i Europa – här tankar du billigast

När behöver du ett internationellt körkort?

Åsikterna kring när ett internationellt körkort är nödvändigt går isär. Många har åkt utomlands utan ett internationellt körkort och klarat sig utan några problem. Andra har blivit stoppade och efter mycket om och men fått köra vidare men med en dyr bot som sällskap. Transportstyrelsens råd är att införskaffa sig ett internationellt körkort om man ska köra bil i länder utanför EES-området. Det internationella körkortet fungerar nämligen som en översättning av ditt svenska körkort. Men även om du köper ett internationellt så ska det svenska körkortet alltid med på resan. Priset för ett internationellt körkort är cirka 200 kronor.

EES-länderna är: Belgien, Bulgarien, Cypern, Danmark, Estland, Finland, Frankrike, Grekland, Irland, Island, Italien, Kroatien, Lettland, Liechtenstein, Litauen, Luxemburg, Malta, Nederländerna, Norge, Polen, Portugal, Rumänien, Slovakien, Slovenien, Spanien, Storbritannien, Tjeckien, Tyskland, Ungern och Österrike.

Här kan du skaffa ett internationellt körkort

Caravan Club of Sweden
Kungliga automobilklubben (KAK)
Motorförarnas Helnykterhetsförbund (MHF)
Riksförbundet M Sverige
OK Marknadsservice/Vi Bilägare
Svenska motorcyklisters centralorganisation (SMC)

LÄS MER: Transportstyrelsen: Skärp kontrollerna i miljözonerna

När behöver du en miljödekal på bilen?

Länder som Tyskland, Frankrike, Belgien, Danmark, Österrike och Spanien har så kallade ”miljözoner”. Zonerna är ett led i arbetet med att minska utsläppen. Hur man väljer att agera och involvera utländska turister i miljösatsningen skiljer sig dock länderna emellan.

För att få köra personbil eller husbil i Tyskland och Frankrike krävs en särskild miljödekal som monteras på vindrutan. Dekalen visar att fordonets partikelutsläpp understiger en viss nivå. Saknar du dekal får du inte köra in i de markerade zonerna och gör du det ändå kan du riskera böter och bärgning av bilen.

I Frankrike finns två typer av miljözoner. Permanenta (ZCR) där man alltid behöver en godkänd dekal och väderberoende (ZPA) där dekal endast behövs när zonen är aktiverad. Aktivering kan ske från den ena dagen till den andra och annonseras via medier.

Det är därför viktigt att du planerar din resa och har koll på om du passerar ett område där du kan beröras av miljökraven.

Här kan du skaffa en miljödekal

Ska man köra bil i Frankrike kan man exempelvis inte ordna deras miljödekal till bilen på plats, utan den måste man beställa hemifrån innan man åker. Miljödekalen finns i sex färger och man kan beställa den via Green-Zones webbutik eller ansvarig fransk myndighet.

I Tyskland köper din miljödekal över disk (med hjälp av ditt registreringsbevis). Du vänder dig då till någon av de tyska bilprovningarna TÜV, DEKRA eller GTÜ, till ackrediterade bilverkstäder eller till något av den tyska trafikmyndighetens kontor.

När du väl köpt en miljödekal är denna giltig fram till du byter vindruta eller bil.

Av Hanna Carlsson



13. DDR-bossens Citroën till salu för 850 000 kr

Av Anders Jansson, Publicerad 2019-07-09, 18:56

Nu har du möjlighet att bli ägare av den gamla DDR-ledaren Erich Honeckers privata tjänstebil.



Bilen som annonseras ut av en privatperson på tyska Mobile.de är en Citroën CX 25 Prestige Turbo 2 av 1985 års modell som endast gått 6.800 mil.

Bilen har en dokumenterad historia och var ursprungligen en gåva från Citroëns generaldirektör till DDR-ledningen och användes av Honecker under fyra år. Om han någonsin rattat den själv förtäljer inte historien men då Honecker saknade körkort förmodar vi att han oftast satt i baksätet och lät en chaufför framföra bilen.

Det är lätt att förstå varför Honeckers valde att åka runt i en Citroën CX. Med dess mjuka säten och unika gashydrauliska fjädring kunde han flyta fram bekvämt över de dåliga östtyska vägarna som ofta bestod av knagglig gatsten och ojämn betong.

Färgen är sobert mörkgrön och de fluffiga stolarna är klädda i grå velour. Som den statsmannamässiga bil den är har den all tänkbar utrustning som automatlåda, ABS, farthållare, elektriska fönsterhissar och klimatanläggning. Den turboladdade motorn på 2,4 liter levererar 136 hk. Bilen har genomgått omfattande renovering under åren och det bifogas verkstadskvitton på över 600.000 kr från Tysklands mest renommerade Citroënverkstad.

Fina exemplar av Citroën CX annonseras vanligtvis ut för mellan 100–200.000 kr. Säljaren hoppas på att Honeckers namn ska öka intresset och har satt ett pris på 850.000 kr. Om han får den såld återstår att se men bilar från gamla kommunistledare brukar intressera och tidigare såldes Sovjetledaren Leonid Brezjnevs ZIL-limousine för närmare två miljoner kronor.

Citroën CX fyller 40 år – bilen som gjorde märket konkursfärdigt

Ryska ZIL gör lyxig comeback

ALLT OM BILAR

14. Unik Porsche-limousin väntas starta ett budkrig

Av Selma Jennervall Publicerad 6 jul 2019 17:00

En Porsche 356 förvandlad till en lyxig limousine med självmordsdörrar och stort bagageutrymme. Den kommer nu att auktioneras ut i Ohio, USA. Men det kan bli dyrt – den unika bilen väntas dra till sig många budare.



Limousinen är byggd utifrån en Porsche 356 Pre-A Coupe.

Vi har tidigare skrivit om lyxiga limousiner för dig som är snuskigt rik, med bilar från bland annat Rolls-Royce, Mercedes och Bentley. Men nu är frågan om det här unika bygget kommer ta förstaplatsen.

I Ohio ska till hösten den kända Taj Ma Garaj-kollektionen auktioneras ut. En unik Porsche-samling som ägts av entusiasten John Dixon.

Bröllopsbil till dottern

I samlingen finns allt i från veteran-cabbar till mer moderna sportbilar. Men ett fordon sticker ut lite extra.

En limousin byggd utifrån en Porsche 356 från 1953. Den beskrivs som ”en av de mest bisarra och unika bilkreationerna”.

Fordonet beställdes av John DIxon inför hans dotters bröllop och är baserad på en 356 Pre-A Coupe. Bilen var i dåligt skick interiört, men i perfekt form exteriört, vilket gjorde den perfekt att använda till bygget.

Tidlös interiör

Bilen stretchades ut, målades om och en helt ny kabin monterades. Självmordsdörrar sattes in och dessutom byttes motorn ut mot en luftkyld boxfyra från en 912 för mer styrka.

Interiört har limousinen fått en klassisk, tidlös inredning i brunt läder. Passagerarutrymmet har också avskiljare, analog klocka och termometer samt den viktigaste lyx-nödvändigheten – champagnehållare.

Den 28 september hålls auktionen i Ohio, USA.

Klassiker

15. Classic Chevy 1955-57

Publicerad 28 oktober 2015 **Text Stefan Wulff**

En klassisk Cheva är en av de mest lättägda bilar som finns alla kategorier. Hittar du mot förmodan inte en bil du vill ha kan du bygga en helt ny – allt finns nämligen att köpa nytt. Till och med karossen!



Chevrolet mot Ford, Ford mot Chevrolet. Kampen hade pågått i decennier. Men under första halvan av femtiotalet började Chevrolet tappa andelar i amerikansk försäljningsstatistik. Chrysler, Dodge, Ford och även Chevrolets koncernsyskon erbjöd sedan en tid V-åttor och förberedde sig inför det som skulle komma att kallas det stora hästkraftskriget. Visserligen var Chevrolet fortfarande GM:s bästsäljare, bilen för massorna, men på väg att halka efter då den raka sexan med rötter i 1920-talet utgjorde enda motoralternativet.

Dags för förändring alltså?

Helt klart! 1955 presenterades äntligen märkets första V-åtta. En stor händelse i USA men för svenskens del gick det tämligen obemärkt förbi. Måttfulla som vi är dög sexan även i fortsättningen, den treväxlade manuella lådan likaså. V-åttan blev ett undantag och kändes onödigt stark för våra ringlande grusvägar. Lägre, bredare och längre än föregångaren ökade Chevrolets popularitet åter stadigt, kraft nästan i överflöd fanns för den som önskade det och 1956 och -57 års modeller behöll folkets uppskattning.

Finns det kvar några svensksålda bilar?

Absolut. Men räkna med att bara ett fåtal fortfarande är i originalskick. Modellen har älskats av så otroligt många på så många olika sätt genom åren och vandrat genom ägarled efter ägarled. På ett sätt positivt då även bilar som gått på raggen, saknat omvårdnad och körts ner i sina beståndsdelar räddats till eftervärlden av nytillkomna generationer. Många gånger har det kostat stora summor och krävt tonvis av arbete. De senaste tjugo åren har importen varit betydande och inte enbart gällt den tuffa hard topmodellen Sport Coupé eller den tilldragande snygga cabrioleten.



Det finns alltså olika karosstyper?

Ja och i tjugo olika påkostade versioner. Ursprungligen skulle man kunna säga att One-Fifty var för fabriksarbetarna, Two-Ten till tjänstemännen. Bel Air lika påkostad som det låter. Två och fyra dörrar. Luftig hardtop och rent av blåsig convertible. Flera praktiska herrgårdsvagnar däribland och så Nomad som var en särskilt spännande lyxbetonad dito.

Varför klumpas alltid tre årsmodeller ihop?

1955-57 års Chevrolet kallas ofta för Classic Chevys, de tre årsmodellerna delar grundkaross och mekanik. Kännaren ser direkt skillnad på den stilrent enkla lite bulliga -55:an. Uppfattar direkt det svepande listverket, den större bakre hjulhusöppningen och framför allt den bredare grillen som lurar ögat att tro att -56:an skulle var lite större. Den mer kromtyngda -57:an med sina dubbla motorhuvsdekorationer, fenorna baktill och sin imponerande sidodekor ser du själv på bilderna.

Det verkar som om de kan kosta lite vad som helst?

Prisvariationen är stor mellan modellvarianter och exemplar. Mest beror det nog på de talrika smakriktningar som en befolkning på nio miljoner uppvisar. Originalbilar är svårfunna. Fast med sexan är de nästan billiga. Kasta ut sexan fort som f-n och in med en V-åtta har varit den vanligaste uppfattningen. Det ska mullra om en amerikanare. Trenderna har passerat likt vårens flyttfåglar. Bortsprättade navkapslar, höjda bakändar, pastellfärger och grafik, Billetfälgar frästa ur ett stycke och rattar av aluminium, enorma blanka hjul synbarligen helt utan däck, rollad mattsvart och pilsnerhäck. Bilarna kan ha ”renoverats” många gånger. Och sedan igen. Att modellen uppskattats så länge, av så många, har utarmat beståndet av påkostade modeller och de med låg tillverkning. Nu duger slutligen fyra dörrar. Lackering grillad av ökensol likaså. Det finns en Classic Chevy för varje smak.

Ja men vad kostar de då?

En 57:a fyradörrars Hard Top i gott skick får du för 225 000 kr. Femtiofemman är populärast, ligger högre i pris och kostar trots bruksskick och ”fel” motor och växellåda mer. En svensksåld Convertible i runda slängar 375 000, om du hittar en. Renoverad Bel Air Sport Coupé, snyggt lackerad men i en färgställning som aldrig existerat och med delar nytillverkade i Kina tangerar halvmiljonen.

Och toppexemplaren?

Det finns bilar med matching numbers, i extremskick, som det begärs över en miljon för. Detta är en bilmodell vars utstrålning har en särställning om än svår att sätta fingret på. Om skönheten känns naturlig, när allt stämmer, patinerad eller topprenoverad, finns det de som betalar vad som helst för att få äga just det exemplaret.



Finns det då delar att köpa?
Jodu. I Sverige finns en rad specialister med förbluffande mycket i lager. I USA är utbudet fullständigt enormt. Letar du lite själv växer det mot oändligt. Kofångare bak 3 500 kr. Nypressad bakskärm 4 800 kr. Renoverad vattenpump 740 kr. Fönster med rätt stämpling för originalrenoveraren, en baggis. Ingen letar längre efter begagnat.

Så det måste bli nytillberkat?
Nejdå. Fortfarande cirkulerar många så kallade NOS-delar på veteranmarknader och eBay. Inte billigt men ballt. Tillbehören förr var inte så många och idag mer att betrakta som lustifikationer. Just därför extra trevliga att hitta, gärna i originalförpackning. Små rostfria inramningar åt tankluckor och yttre dörrhandtag. Sökarlyktor, solkeps åt vindrutan och glasprisman som behövs i motljus för att fortfarande kunna upptäcka när trafikljusen slår om. Nästan lika spännande att ropa hem dessa prylar som själva bilköpet, eller hur!?

Är de trevliga att köra?
Styrningen går lätt, rattvarven är många, och växelspaken på rattstången blir snabbt ett njutbart hantverk åt föraren. Tre manuella växlar som läggs i med finessen och taktkänslan hos en berömd dirigent, med en liten konstpaus mellan varje steg. Se så ha inte för bråttom nu, för då skrapar det. Ettan är osynkad och en overdrivefunktion fanns som tillval. Powerglidelådan har endast två steg och är av gjutjärn, hållbar som tumstjock pansar och höjer bränsleförbrukningen rejält. Som tidigare nämnts har utbytta motorer och drivningar efter så många år blivit en standardåtgärd. Motor från en Corvette ger även denna sportmaskins prestanda mellan stoppljusen, men då känns trumbromsarna mer än kass. Automatlådan TH 700 är vanlig. Fyra steg plus overdrive sänker motorvarvet rejält.

Åker man bra då?
Baksätet i Sport Coupé och Convertible blir snabbt en plåga. Låg sittdyna och upprätt ryggstöd tröttar. Vill man vara fin får man lida pin. Att framsoffan tappat spänsten är inte ovanligt men lättare att stå ut med.

Andra kännetecken?
Innertakets breda kromlister på 1955 års Bel Air Sport Coupé är otroligt häftiga. Femtiosexans tanklock som är dolt av bakljuset blir ett återkommande partytrick på bilträffarna. Deliveryversionen med sina plåttäckta sidor är en udda bekantskap. Den som söker en Chevrolet från denna tidsperiod lär finna den. Just som han/hon vill ha den, eller inte, så lär priset ändå kännas rätt. Det blir lätt på det viset när hjärtat styr.



Hårdfakta

Chevrolet Two-Ten 4D 1957

Nypris:	Från ca 17 500 och uppåt, överväxel ca 750 kr, automatlåda ca 1 200 kr.
Värde idag*:	ca 150 – 170 000 kr
Motor:	Rak sexcylindrig med toppventiler, stötstänger, två ventiler per cylinder. Volym 3,86 liter. Max vridmoment 284 Nm vid 2 200 r/min, effekt 140 hk (SAE) vid 4 200 r/min.
Kraftöverföring:	Längsmonterad motor fram, bakhjulsdrift, treväxlad manuell låda med osynkad etta, rattspak. Överväxel och automat tillval.
Mått:	Axelavstånd 292 cm. Längd/bredd/höjd 508/188/154. Spårvidd fram/bak 147/149 cm. Tjänstevikt ca 1 760 kg. Tank 60 liter.
Fjädring/hjulställ:	Triangellänkar fram med skruvfjäder, bak stel axel med halvelliptiska bladfjädrar. Teleskopstötdämpare fram och bak.
Bromsar:	Trummor runt om, servo tillval.
Styrning:	Skruv och mutter. Servo tillval. Antal rattvarv 5,5. Vändcirkel 12,6 meter.
Hjul:	Plåtfälgar 5,5 tum, däck 7,50 x 14.
Fartresurser:	Toppfart ca 145 km/h. Acceleration 0–100 km/h ca 16 sek.
Förbrukning:	1,1 – 1,6 l/mil.

Bil i väl fungerande brukskick, original eller renoverad men ändå med mindre defekter.

Reservdelar och service

Ordet problem finns inte i Chevroletägarens vokabulär. Att hitta det som behövs för stunden görs i en fingerknäppning, dyrt blir det aldrig. Du lyfter bara luren och ringer en av många svenska aktörer.



Checklista: Kolla detta innan du slår till!

Motor

Amerikanska motorer ska mätas i kubiktum. Alltid, glöm inte det. Två liter blir 122 kubiktum och fem liter 305 kubiktum. Räkna inte med att originalmotorn sitter kvar. Men om ifall så är sexan på 235 kubiktum en trevlig bekantskap, susar mjukt och 140 hk är inte värst långt efter V-åttans 162 hk. V-åttan på 265 kubiktum är ett måste för den som är trogen originalet, 1957 uppförstorad till 283 kubiktum. Samtliga motorer är erkänt slitstarka. Det hind-rar inte att motorn kan ha gått långt, misskötts och är uppborrad till något märkligt kubiktal. Risiga motor-installationer höjer ett varningens finger. 327, 350, 400 eller 454 kubiktum, räkna med att finna precis vilken storlek som helst under huven. Headers, alltså avstämda grenrör, strålar ut överskottsvärme och överhettar ibland startmotorn, är den bytt mot en modern ministarter säger du, nå det är väl ändå ok. Den treväxlade manuella lådan saknar synkronisering på ettan, inte något direkt problem i sig.

Kaross

Cabrioletversionen rostar i golvet baktill. Lyft sätesdynan och kolla. Framskärmarna, över lyktorna är en av få övriga typiska rostfällor. Kolla även skärmens nerkant alldeles framför dörren och den tvärgående plåten under bakluckan. Solbränt rostig plåt räknas inte som rost i negativ mening utan anses nu för tiden tvärtom som charmigt. Svensksålda bilar är generellt sett rostigare än senare direktimporterade. Hög prisbild lockar skojare till att ”fixa” bilen. Kolla efter taffliga lagningar dolda av en hyfsad garagelack. I USA är de duktiga på att trolla med plastic padding. Bilder från renoveringen är ett stort plus.





Inredning

Originalinredningen på en snart sextio år gammal bil kan inte vara annat än skör. Hur många gånger har du inte bytt soffgrupp under denna tid!? Är du inte så gammal än, nåväl, ofta är sätena omklädda och då är originalutseende att föredra. Men också ”customiserad” klädsel kan vara proffsigt utförd och av hög kvalitet. Precis allt vad beträffar inredningsmaterial finns att köpa nytillverkat.

Chassi/bromsar

1955 och -56 har öppna ramskenor. Till 1957 ”boxades” de – kläddes in med plåt på den annars öppna sidan. Cabben har kryssram. Bakaxeln som är stel och upphängd i bladfjädrar fick inte avtappningsplugg åt oljan förrän 1957. Trumbromsar runt om. Kulbultar i framvagnen och enklare så kallad hjälpservo till styrningen, men som tillval. Sällan något krångel på det mekaniska planet. Fälgarna på 1955 års modell är hopnitade och kräver slang. Från 15 tum gick man ner till 14-tumshjul 1957.

Elsystem

Finesserna är få, elektriska fönsterhissar och att sätet skjuts framåt och bakåt ungefär allt – tillval givetvis. Men kolla elkablaget noggrant. Gamla kablar blir stela, har spröd isolering och kan innebära brandfara. Elsystemet kan vara ”kapat” och pillat med av åtskilliga tidigare ägare. Ibland har dessa varit mer begåvade med gåpåaranda än med sunt förnuft.



Klassiker

16. Tjorven på engelska

Publicerad 2019-07-08 8:00

Text Joakim Bergqvist

Historien om Kalmar Verkstadsaktiebolagets Tjorven är vida känd på hemmaplan – i år fyller Sveriges mest kända postbil 50 år. Innan produktionen lades ner fanns dock storslagna planer på export under namnet Kalmar Delivery Van.

KONSTRUERAD FÖR RATIONELL VARUDISTRIBUTION

Det har skrivits spaltkilometrar om den. Få bilar har blivit så uppmärksammade — och efterfrågade som den. Tjorven var en succé långt innan den började tillverkas. Och nu har den kommit!

Så här ser Tjorven ut. Titta på den ordentligt. Hängande skjutdörrar, glasfiberkaross, fantastisk runt-om-sikt. Och titta på det som Ni inte ser på bilden — bl. a. helautomatiska kraftöverföringen Variomatic!

Låter inte det som den idealiska distributionsbilen?

Tjorven är den idealiska distributionsbilen. Vi har svart på vitt på det. Posten beställde 1000 exemplar! Andra som skaffat Tjorvenkontrakt är serviceföretag, konditorier, hotell, radio- och TV-firmor, försäljare . . .

Nu är det Er tur att beställa Tjorven!

VARIOMATIC - världens enda helt automatiska stegfria kraftöverföring

Genialiska VARIOMATIC är inte bara den hittills enda helt stegfria automatlådan. Motorexperter världen över är ense om att den också är den bästa automatiska kraftöverföring som finns att få.

Överlägset lättmanövrerad — ingen kopplingspedal, ingen växelspak. Bara ett reglage för "fram och back"! Den absolut jämna och snabba accelerationen hos Tjorven är en upplevelse som Ni inte bör missunna Er.

Skjutdörrarna är hängda i överkanten med rullar i kraftiga skenor. Dörrarna hålls vidare genom en i dörrens midjehöjd inlagd skena, vilken styr dörren genom en i bakre dörrkarmen fäst glidanordning.

Dörrarna hålls av dörrlåset i sitt främre och bakre läge samt blir genom sin låga vikt lättmanövrerade. Båda dörrarna är låsbara med nyckel och är försedda med stora skjutrutor.

Tjorven har en mycket god markfrigång, tack vare ett i huvudsak plant underrede. Differentialspärrverkan bidrar till att ge bilen synnerligen god framkomlighet vid halt och oländigt väglag utan risk för skador på fordonet. Omfattande praktiska prov har visat, att differentialspärrverkan är oumbärlig inte minst under vinterförhållanden.

Accelerationsförmågan är utomordentligt god bl. a. tack vare Variomatic-transmissionen, som under dessa förhållanden har högre verkningsgrad (mindre bensinförbrukning) än någon annan på marknaden förekommande transmission.

En mycket stor del av bilens överdel består av glasytor för erhållande av trafiksäker och trivsam arbetsmiljö.

Tjorven

1.960 mm

3.575 mm

1.710 mm

Tjorven är den perfekta fraktaren - lättkörd - oöm - rymlig - elegant tuff exteriör - verkligt vettigt konstruerad - tål frakta i åratal

Framgångsvindarna började blåsa allt starkare för Kalmar Verkstadsaktiebolag. Året var 1969 och de första bilarna i Postverkets beställning på 1000 Tjorven hade precis börjat rulla genom från fabriksportarna.

Nu stod reklammakarna inför uppgiften att göra KVAB:s stolthet till det självklara valet för alla som sökte en smidig transportbil. Broschyren inleddes därför kaxigt med ”Tjorven var en succé konstruerad”. långt innan den började tillverkas” och fortsatte sedan i samma anda med orden ”verkligt vettigt konstruerad”.

Självförtroendet var det således inget fel på och varför skulle det vara det? Några år tidigare hade det börjat blåsa rejält vid Kalmarsund. Sveriges ekonomi blomstrade och befolkningsmängden ökade i samma takt. Städerna växte och de nymodiga förortsområdena blev allt större.

I vissa distrikt skulle kanske posthanteringen hamna på efterkälken. I det moderna Sverige räckte inte cykeln långt – nu behövdes istället en modern postbil.

KONSTRUERAD FÖR RATIONELL VARUDISTRIBUTION

Det har skrivits spaltkilometrar om den. Få bilar har blivit så uppmärksammade — och efterfrågade som den. Tjorven var en succé långt innan den började tillverkas. Och nu har den kommit!

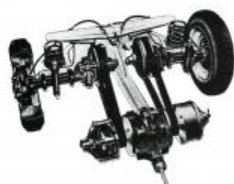
Så här ser Tjorven ut. Titta på den ordentligt. Hängande skjutdörrar, glasfiberkaross, fantastisk runt-om-sikt. Och titta på det som Ni inte ser på bilden — bl. a. helautomatiska kraftöverföringen Variomatic!

Låter inte det som den idealiska distributionsbilen?

Tjorven är den idealiska distributionsbilen. Vi har svart på vitt på det. Posten beställde 1000 exemplar! Andra som skaffat Tjorvenkontrakt är serviceföretag, konditorier, hotell, radio- och TV-firmor, försäljare . . .

Nu är det Er tur att beställa Tjorven!





VARIOMATIC - världens enda helt automatiska stegfria kraftöverföring

Genialiska VARIOMATIC är inte bara den hittills enda helt stegfria automatlådan. Motorexperter världen över är ense om att den också är den bästa automatiska kraftöverföring som finns att få.

Överlägset lättmanövrerad — ingen kopplingspedal, ingen växelspak. Bara ett reglage för "fram och back"! Den absolut jämna och snabba accelerationen hos Tjorven är en upplevelse som Ni inte bör missunna Er.

Skjutdörrarna är hängda i överkanten med rullar i kraftiga skenor. Dörrarna hålls vidare genom en i dörrens midjehöjd inlagd skena, vilken styr dörren genom en i bakre dörrkarmen fäst glidanordning.

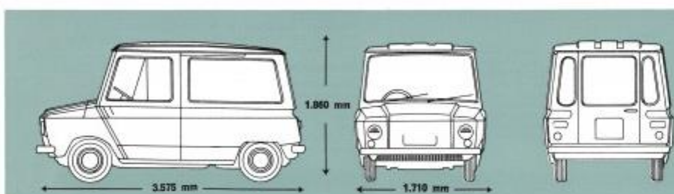
Dörrarna hålls av dörrlåset i sitt främre och bakre läge samt blir genom sin låga vikt lättmanövrerade. Båda dörrarna är låsbara med nyckel och är försedda med stora skjutrutor.

Tjorven har en mycket god markfrigång, tack vare ett i huvudsak plant underrede. Differentialspärrverkan bidrar till att ge bilen synnerligen god framkomlighet vid halt och oländigt väglag utan risk för skador på fordonet. Omfattande praktiska prov har visat, att differentialspärrverkan är oumbärlig inte minst under vinterförhållanden.

Accelerationsförmågan är utomordentligt god bl. a. tack vare Variomatic-transmissionen, som under dessa förhållanden har högre verkningsgrad (mindre bensinförbrukning) än någon annan på marknaden förekommande transmission.



En mycket stor del av bilens överdel består av glasytor för erhållande av trafiksäker och trivsam arbetsmiljö.



Tjorven är den perfekta fraktaren - lättkörd - oöm - rymlig - elegant tuff exteriör - verkligt vettigt konstruerad - tål frakta i åratal

Utländska alternativ avfärdades snabbt då de inte klarade av de högt ställda kraven. Istället gick uppgiften till Kalmar Verkstadsaktiebolag. Sedan sekelskiftet hade de sysslat med en rad olika järnvägsfordon men någon större kunskap om biltillverkning fanns inte. De funktionella perrongtruckarna som användes av Statens Järnvägar kom däremot från KVAB.

Projektet sattes igång och snart började de första prototyperna rulla ut på sina rundor. Karossen var utförd i plåt och gick inte direkt att kalla för linjeskön men uppfyllde kraven. Det samma gällde för den tvåcylindriga boxermotorn och den sinnrika steglösa automatlådan Variomatic som hämtats direkt från Daf.

När serieproduktionen startade hade karossen bytts ut till en mer, med ytterst liten marginal, strömlinjeformad sak signerad industridesignern Rune Monö. På hans gedigna CV fanns redan de tidlösa logotyperna för ICA och SAS.

Denna postlåda på hjul skulle nu inte bara revolutionera transportbilsmarknaden i Sverige utan även på världsmarknaden. En rad påkostade PR-material togs fram men vissa skillnader fanns mellan länderna.

Den svenska varianten beskrev karossen med orden ”elegant tuff exteriör”. I den brittiska motsvarigheten hade självinsikten ökat något och trots att vägarna på öriket var belamrade med mjölkbilar vars utseende fick Tjorven att framstå som rena gudinnan valdes istället orden ”practical design”.

Inredningen var sannerligen inget verk av en flummig formgivare med konstnärsambitioner utan framtagen av ingenjörer med räknesticka. Resultatet blev därefter och inte en stavelse eller än mindre någon bild fanns med i broschyren. Inte heller "Tjorven" ansågs internationellt gångbart och KVAB valde istället namnet Kalmar Delivery Van.

Redan 1971 tog sagan slut. Runt 2 000 exemplar hann tillverkas men bara en bråkdel hamnade utomlands trots att den var ”The Perfect Freighter”.

DESIGNED FOR RATIONALISED DISTRIBUTION

The KALMAR Delivery Van has met with great interest from all the world during the design period. It was a success already before manufacture started.

Take a good look at it! Sliding doors, plastic body, large windows giving very good vision all around. And notice such things as the fully automatic transmission "Variomatic".





VARIOMATIC - the only fully automatic stepless transmission in the world.

Brilliant VARIOMATIC is the only fully automatic stepless transmission system so far. Motor experts all over the world say that it is also the best automatic transmission obtainable.

Very easy to drive — no clutch pedal, no gear lever. Only a lever for forward and reverse! The absolutely smooth and rapid acceleration makes the KALMAR Delivery Van very suitable for high density traffic.

The sliding doors are suspended by the upper edge from a strong rail and run on rollers. Further support is given by another rail mounted half-way up the door, which guides it by means of a side strip mounted on the rear side of the door-frame.

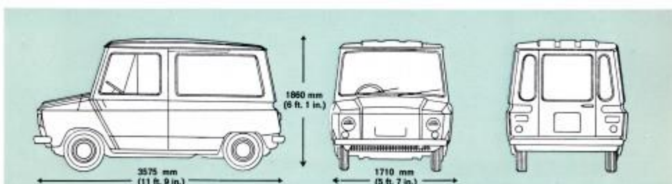
In the forward and rear position the doors are held by the door lock. They are easy to operate because of their low weight. Both doors are lockable with a key and are equipped with large divided windows.

The KALMAR Delivery Van has a high ground clearance thanks to the special frame design. Differential locking action contributes to good roadworthiness on slippery or rough roads and reduces the risk of damage to the vehicle. Extensive road tests have shown that the differential locking action is indispensible for this type of driving under winter conditions.

The acceleration is excellent for the size of engine mainly thanks to the Variomatic transmission, having a higher efficiency (which means lower petrol consumption) than any other transmission on the market.



Look at the all around vision once again. This means safety in traffic as well as comfortable driving.



DISTRIBUTION VAN - THE PERFECT FREIGHTER - **easy to drive - robust - spacious - practical design - a service van for years**

Den 12 juli firas Tjorvens femtioårsdag i Rockneby – på Tjorven Café och Museum. Se deras Facebooksida för mer info https://www.facebook.com/tjorvencafeochmuseum/

TJORVEN

Fyller 50 år 2019!

Detta firar vi med en jubileumsträff ***Fredagen den 12 juli*** i Rockneby/Kalmar.

Preliminärt program.

- 11:00-12:00 Samling vid Tjorven Café & Museum.
- 13:00 Lunchpaus.
- 14:00-16:00 Titta på bilar, Tjorvensnack mm.
- 16:00 Körning med Tjorven.
  Besök vid Kalmar Verkstads gamla lokaler och körning på testbanan i Krafslösa.
- 17:30 Åter Tjorven Café & Museum.



Läs mer om: Kalmar KVD440



[Tjorven rusar i pris!
Auktionen av bilarna på Jännaholms bilmuseum är i full gång med avslut den 27 juni. En av bilarna som redan nu attraherat mycket intresse är en Tjorven postbil – många saknar tydligen Postens glansdagar! 2]



[Ny sorts polisbil i Kalmar!
Från Kalmar rapporterades den första april om en helt ny satsning inom polisen. "Väldigt bra om vi behöver jaga någon bakåt", kommenterar en företrädare för kåren för Barometern. 1]



[Tjorven i gott sällskap
Fredag och en kort P-mäkrt inskickad av Fredrik Moheda. Han har en ovanlig bil som hamnat i gott sällskap. 6]

[Se krockprov med Tjorven!
Inför introduktionen av Tjorven som brevbärarbil fick skåpbilen genomgå ett krocktest. Så här i efterhand undrar vi på Klassiker om det inte varit bättre för brevbärarna att bli bitna av hundar än att krocka med Tjorven. 6]

[Tjorven-godis!
Den svenska Tjorven, postbilen som skulle frälsa världen, har lämnat en del spår.]

[Gammal postbil snart åter i tjänst!
Min gula fara är snart i tjänst igen efter över 30 års dvala.]

Klassiker

17. Grattis Mitsubishi Sapporo!

Publicerad **19 juli 2009 Text Carl Legelius**

I dag när Sara har namnsdag vill vi uppmärksamma Sapporo!



Sapporo är residensstaden på Japans nordligaste ö Hokkaido. Japans femte största och värd för olympiska vinterspelen 1972 men också modellnamn för en Mitsubishimodell.

Mitsubishi Sapporo var en tvådörrars kupémodell byggd på familjebilen Galant från 1976 till 1983. I USA såld som Plymouth Sapporo eller Dodge Challenger. Små lyxiga bilar.

Motoralternativen varierade mellan radfyror från 1,6 l till 2,6 l till en 2,3 l turbodiesel. Också en 2 l turbomatad fyra gick att köpa.

Vinyltak, vita däcksidor och en bred rostfri plåtsarg löpande tvärs över taket fanns oftast på de amerikasålda exemplaren. Denna ögonfägnad lockade inte till sig köparna och togs efterhand bort på kommande årsmodeller.

Andra sätt att flörta med de amerikanska köparna var att utrusta bilarna med automat, farthållare och centrallås vilket var mindre vanligt på småbilar på den här tiden.



Sapporo 1978



1978 års Plymouth Sapporo var en lyxbil i miniatyr även om motorn bara hade hälften så många cylindrar som en V8.



Förutom plåtfälgar med traditionella navkapslar fanns tillval som dessa lättmetallfälgar, och då såg det genast lite sportigare ut.



Utan den rostfria bågen över taket blev Sapporo mer som en vanlig japansk bil. Stilen över linjerna var dock odiskutabelt amerikansk.



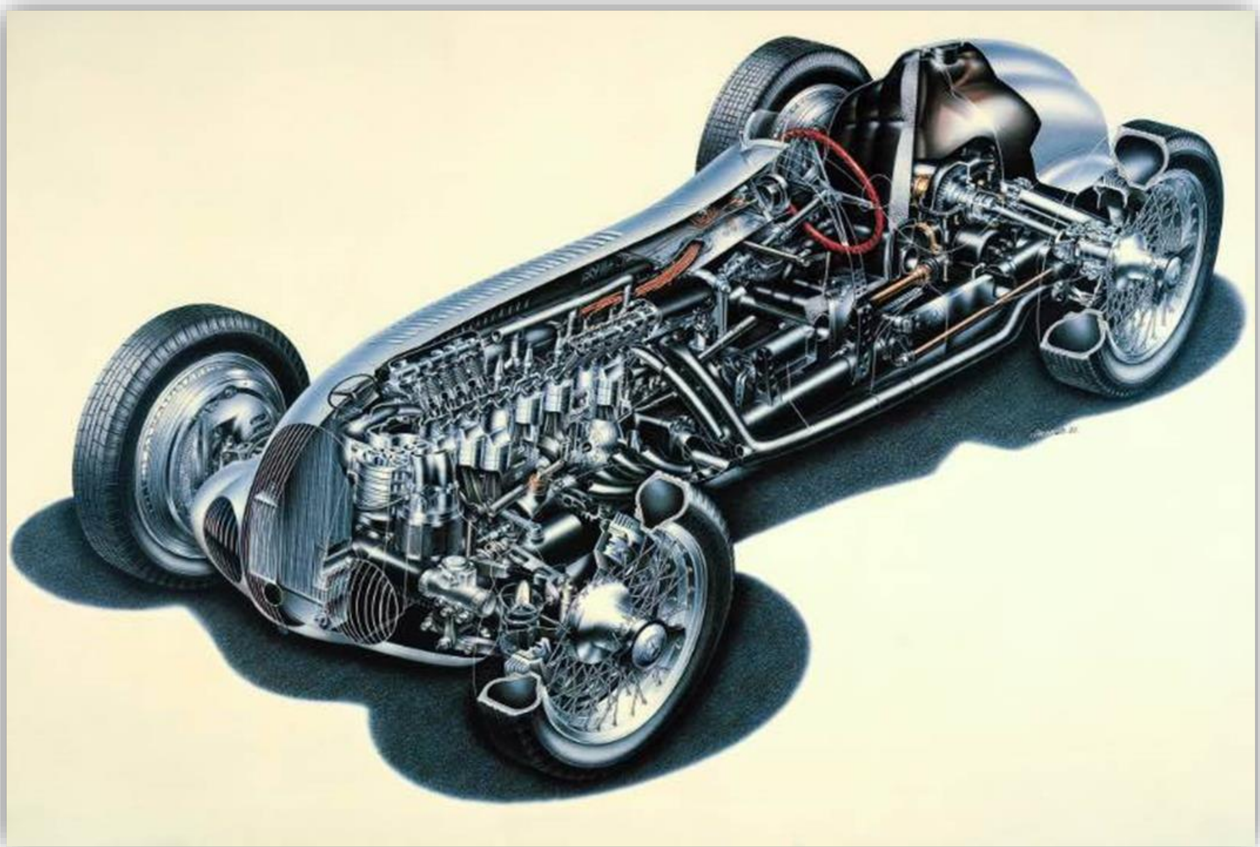
18. Gyllene säsongen av Mercedes-Benz W125 Silver Arrow

28 april 2017av Sports Car Digest 3 Kommentarer

Den 9 maj 1937 firade Mercedes-Benz W125 racerbil sin racing debut med en seger på Tripoli Grand Prix. Efter denna inledande triumf fortsatte den att dominera hela säsongen - men det skulle visa sig vara en enda säsong. Detta berodde på att 1937 var den sista säsongen där gränsvärdet för 750 kg var formeln för Grand Prix European Championship.

Förarna från det Stuttgart-baserade tävlingslaget vann fyra av de fem Grand Prix-tävlingarna som räknades mot EM i W125. Detta inkluderade två 1-2-3 och två 1-2 finish. I slutet av säsongen blev Rudolf Caracciola crowned European Champion för andra gången. W125 rackade också upp några stora framgångar i andra raser och på rekordbrytande enheter.

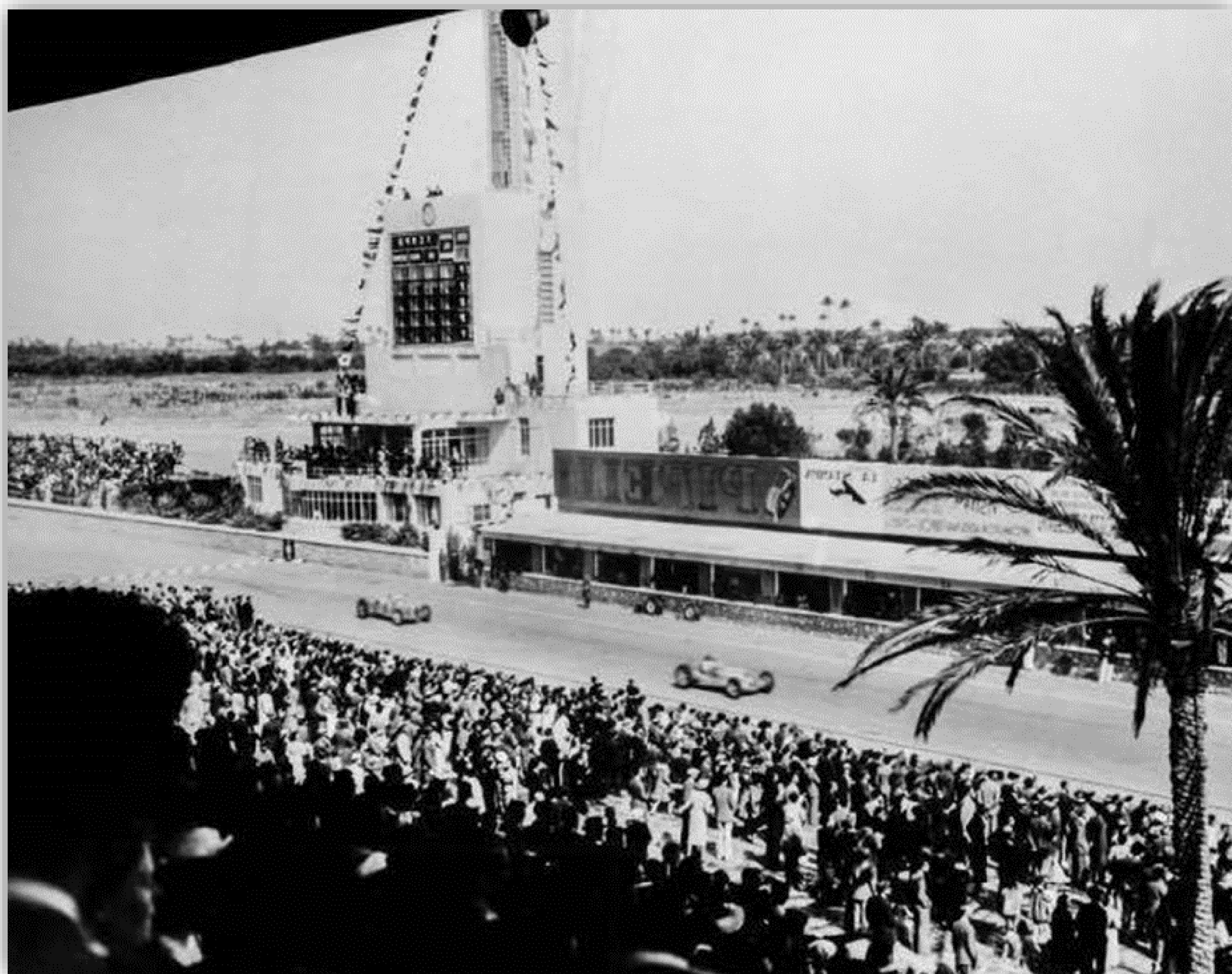
Målet i Stuttgart var en extremt ambitiös: skapa en helt ny Mercedes-Benz racerbil inom några månader i tid för 1937 Grand Prix European Championship. Det var den uppgift som den unga ingenjören Rudolf Uhlenhaut, teknisk chef för Stuttgarts varumärkes nybildade racingavdelning, satte sitt team av designingenjörer under sommaren 1936. Det var nödvändigt för att den första av de legendariska Mercedes-Benz Silver Arrows modeller, W25, kunde inte längre tävla med Auto Union racerbilar, dess hårdaste rivaler. Det var helt klart vad den nya raceren, döpt W125 behövde: en mer torsionsbeständig ram, olika upphängningsinställning, en kraftfullare motor samt ytterligare modifieringar förutom.



Rethinking Racing Car Concept

I augusti 1936 fick designingenjörerna arbeta med utvecklingen av racerbilen, som skulle konkurrera 1937 som Mercedes-Benz W125. Det etablerade konceptet för den första Silver Arrow-bilen behövde helt omprövas. Den 9 september 1936 hade Josef Müller redan en övergripande design redo som inkluderade alla egenskaper hos den sista racerbilen. Hjulbasen förlängdes från 2505 till 2798 millimeter. Och montering av ovala rör som längsgående delar och cirkulära rör som tvärsnitt ökade rammens torsionsstyvhet med en faktor 2,65 jämfört med W25.





Suspensionens uppställning med mjuk fjädring och stark dämpning var inte mindre än revolutionerande. Utvecklarna av W125 uppnådde detta genom att använda en trapezoidal länks främre upphängning med spiralfjädrar och en de Dion-bakfjädring med reduktion av rullcentret. Fram och bakfjädring ökade betydligt, med en ökning på 50millimeter vid framaxeln till 140millimeter. Aerodynamiken hos kroppen med dess karakteristiska tre kylöppningar i framänden förbättrades också, sänkte Cd-siffra från 0,620 till 0,589.

När man tänker från en modern synpunkt bär utvecklingen av en helt ny motor ett särskilt testament till projektets visionära kraft och djärvhet. För 1937 skulle vara den sista säsongen där gränsvärdet för 750 kg var formeln tillämpad - 1938 skulle en ny formel baserad på motorförskjutning införas. Detta innebar att det inte längre skulle vara möjligt att använda den nya kraftenheten i motorsportens elitevenemang. Men alla berörda, från företagsledningen nere, gav sitt fulla stöd till planen. Med motordesignern Georg Scheerer som övervakade utvecklingen var resultatet M125 - en åtta-cylindrig inline-motor med en Roots-typ-laddare och en förskjutning på 5660 kubikcentimeter. I raserna som hölls under 1937-säsongen uppnådde W125 hastigheter över 300 km / h. I processen,

Silver Arrow blir en seriell vinnare

Den första av totalt elva Mercedes-Benz W125 bilar slutfördes i februari 1937 och genomgick första provning i Monza med Rudolf Caracciola och Hermann Lang vid ratten. Det gjorde sin racing debut i början av maj vid Tripoli Grand Prix, som Lang snabbt vann. Ursprungligen från Stuttgart registrerade Lang en genomsnittlig hastighet på 212,5 km / h på väg till sin första någonsin Grand Prix triumf. Under resten av 1937 motorsportsäsongen triumferade den nya Silver Arrow över sina rivaler precis som hoppas.



Mercedes-Benz vann fyra av de fem Grand Prix-tävlingarna som räknades till EM. Det fanns 1-2 finish på tyska Grand Prix den 25 juli (Rudolf Caracciola följt av Manfred von Brauchitsch) och på italienska Grand Prix den 12 september (Caracciola följt av Hermann Lang). Och Mercedes-Benz uppnådde en ren fejning av podiet vid Monaco Grand Prix den 8 augusti (von Brauchitsch följt av Caracciola och Christian Kautz) och vid Swiss Grand Prix (Caracciola följt av Lang och von Brauchitsch). I slutet av säsongen blev Rudolf Caracciola crowned Grand Prix European Champion för andra gången efter hans 1935-seger. Och Caracciola skulle hämta sin tredje titel nästa år i en annan racerbil helt utvecklad från början, 3-liters W154.

Det fanns ytterligare segrar för Silver Arrow-bilen under 1937: vid den internationella AVUS-tävlingen i Berlin den 30 maj, där en bil från föregående säsong också tävlade (1: a loppet: Caracciola, W125; 2: a loppet: von Brauchitsch, W25 kort; sista körningen: Lang, W125, alla bilar utrustade med strömlinjeformad kropp) och vid Masaryks Grand Prix, Brno den 26 september (Caracciola).

W125 användes också av Mercedes-Benz för rekordförsök och bergsklättring med stor framgång. Den 28 januari 1938 förbättrade Rudolf Caracciola olika internationella hastighetsrekord i klass B i en W125 med full täckning under inspelningsstationer på motorvägen mellan Frankfurt am Main och Darmstadt. Bilen drivs av en 541 kW (736 hk) 5,6-liters tolvcylindrig motor. Caracciola täckte en kilometer med en flygande start med en hastighet på 432,7 km / h och en mil med en flygande start på 432,4 km / h. Dessa markeringar står fortfarande idag som de högsta hastigheter som uppnåtts under ett rekordbrytande försök på en offentlig väg.







[Rudolf Carracciola - Förarprofil]

[Mercedes-Benz på Goodwood Festival of Speed 2012]



[Silver Arrows vid Goodwood Revival 2012]



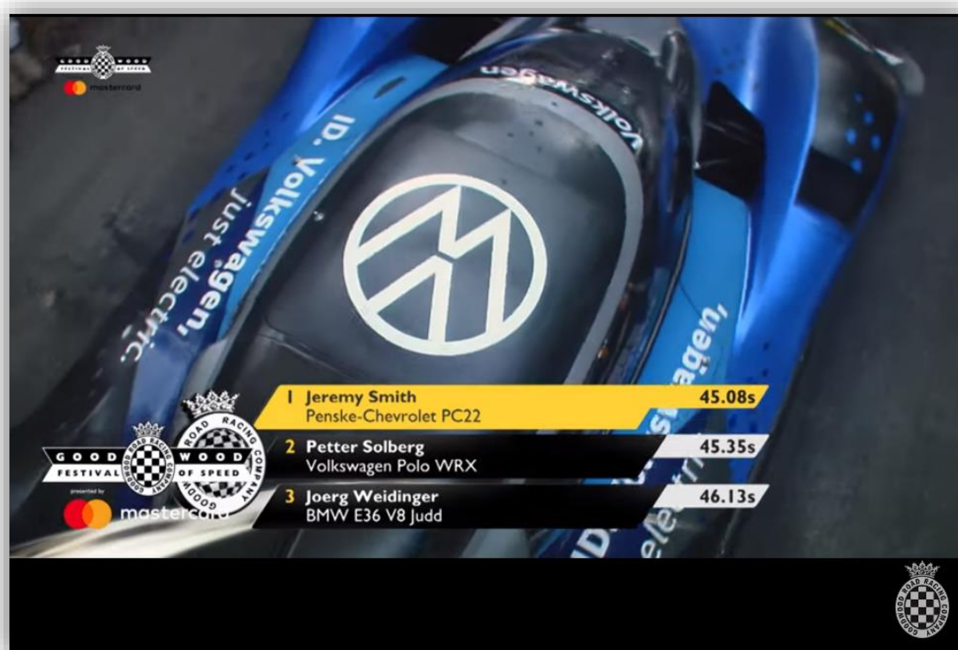
19. Volkswagen ID R ny rekordhållare på Goodwood – slog drömgränsen

Av Patrik Lundin, Publicerad 2019-07-08, 11:14

Nick Heidfelds rekord på 41,6 sekunder stod sig i 20 år – men nu finns en ny herre på Goodwood-täppan. Den herren heter Romain Dumas. Med tvärsäker hand rattade han Volkswagen ID R mellan höbalarna in på nya rekordtiden 39,9 sekunder – och sprängde därmed drömgränsen 40 sekunder.



Det innebär att ID R och Romain Dumas nu har tre prestigefyllda banrekord att skryta med – förutom det nysatta på Goodwood innehar man också elbilsrekordet på "Ringen" och banrekordet på legendariska backtävlingen Pikes Peak i USA.
Det förra rekordet stod sig alltså i 20 år. Frågan är hur länge 39,9 sekunder kommer vara rekordnoteringen på Goodwood. Lättslaget blir det i alla fall inte.



FILM: [***https://youtu.be/8il5ohB8FYk***](https://youtu.be/8il5ohB8FYk)



Ingen har kört snabbare på Goodwood än Nick Heidfeld gjorde 1999 – Volkswagen ID R ska ändra på det



Volkswagen ID. R har satt nytt varvrekord för elbilar på Nürburgring: 6:05,336



Världsrekord för Volkswagens elbil i backtävlingen Pikes Peak
ARTIKEL FRÅN AUTO MOTOR & SPORT

SkLT SKARABORGS LÄNS TIDNING

20. Wernersson vann – efter tunga inledningen: "Otroligt frustrerande"

Publicerad 17 juli 2019 07:00

I helgen kördes den fjärde deltävlingen i TCR Scandinavia. För Öttumssonen Andreas Wernersson började det mindre bra. Men han kom tillbaka och avslutade starkt.



Andreas Wernersson.

Den fjärde deltävlingen i TCR Scandinavia, Sveriges högsta racingklass, kördes i Falkenberg under den gångna helgen. Efter ett jämnt kval slutade Andreas Wernersson som P6, och när det var dags för race ett startade Öttumskillen i ruta sex.

Han fick en bra start men stötte sedan på problem.

– På andra varvet klämde jag mig förbi en bil och därefter fastnade jag bakom en bred Honda, körd av Mattias Andersson. Det gick otroligt långsamt i kurvorna, så där var jag på och försökte ta mig om men han täckte brett och jag lyckades därför inte, säger Wernersson som nådde en P5-plats.

– Otroligt frustrerande när vi hade betydligt bättre fart än P5.

"Både en skön och jobbig känsla"

I det andra racet startade Andreas i pole position och fick en bättre start.

– Jag tog mig ut som etta efter de första kurvorna och lyckades öppna upp en lucka ganska tidigt, säger han och fortsätter:

– Jag kunde ganska tidigt i racet slå av på farten, spara däck och kontrollera därifrån. Det är både en skön och jobbig känsla att sitta och vänta på målflagg, då man hinner tänka mycket. Man hinner inbilla sig både punktering och flera andra ”missljud” innan man får ta målflagg.

LÄS MER: Wernersson har inlett starkt efter STCC-konkursen: "Bara vinsten som gäller i år"

Men oron var förgäves. Öttumssonen kunde till slut korsa mållinjen först.

– Fantastiskt skönt att kamma hem 25 otroligt viktiga mästerskapspoäng.

Andreas Wernersson är fortsatt tvåa, nio poäng bakom Robert Dahlgren, i mästerskapet.



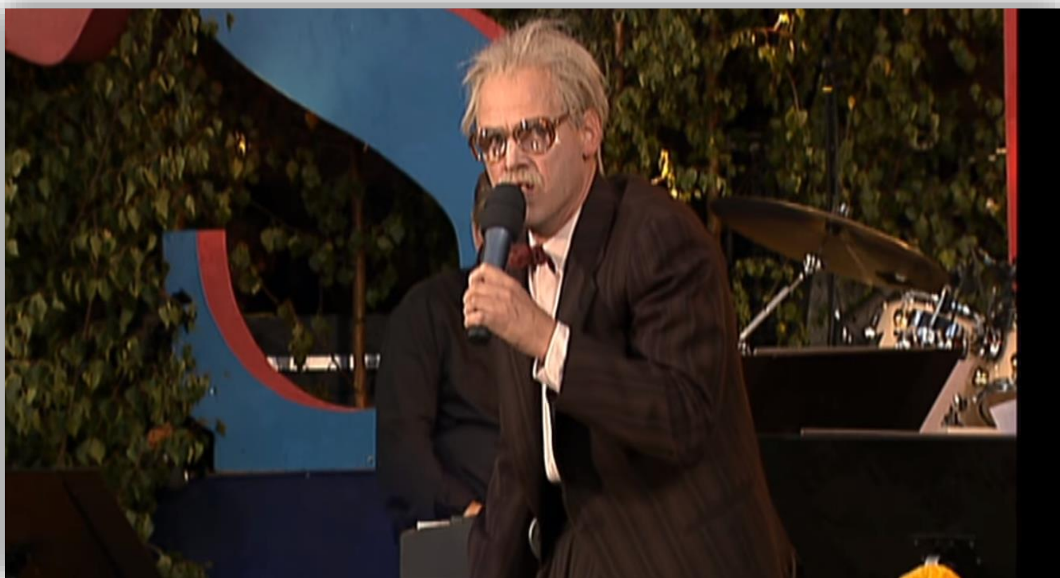
21. Fredagsfilmen: På Saab Car Museum med Peter Bäckström



FILM: avsnitt 1: https://youtu.be/DirYFbBY7t8
2: https://youtu.be/aAnnekR_fl8
3: https://youtu.be/PdpuvpHUm8Y
4: https://youtu.be/6x1MolwewQI



22. Fredagshumorn: Pensionären - Allsång (Robert Gustafsson)



FILM: https://youtu.be/XisHBZgSbdA?list=RDQM3Ubfn7HAth8

SLUT